

SUBA JÁNOS*

A TRIANONI MAGYAR–CSEHSZLOVÁK HATÁRMEGÁLLAPÍTÁS EGYIK MOZZANATA: A POLITIKAI HATÁRBEJÁRÁS 1921–1923

A PHASE OF THE HUNGARIAN–CZECHOSLOVAKIAN TRIANON BOUNDARY FIXING: THE POLITICAL TOUR OF INSPECTION

ABSTRACT

In spring 1923 the leaders of the Hungarian and Czechoslovakian delegations made a joint tour of inspection to become acquainted with the local economic complaints of the separated territories. During this tour the demands and wishes of the interested parties have been recorded in order to be solved later by the two countries through bilateral contracts. The themes were as follow: existing and future water-privileges, rights of fishing, game laws, the maintenance and good repair of roads and bridges of mutual use, the permanent repair of the boundary marks, the direct communication of the administrative authorities of the border regions; the repair of certain road-sections and the wishes of the local people. The earliest possible arrangement of the borderland passenger and freight traffic meant essentials of life for the border-line landowners and for those working beyond the frontier but it became regulated only by Act XVII in 1927. Before this date there were only rules and ordinances of lower degree in operation.

1. Bevezetés

A magyar–csehszlovák határ kialakulása egy hosszú történelmi folyamat eredménye volt. Ebbe beletartozott a cseh és szlovák politikusok elképzelése az új állam határaitól,¹ az igényelt területek birtokba vétele és végül a békekonzferencia Magyarországra vonatkozó határcikkelyeinek végrehajtása. A trianoni határgondolat objektivizálódási folyamata igen összetett, komplex jellegű volt. Egyrészt a békeszerződésben leírt határvonal terepen történi politikai megállapítása a delimitáció, másrészt a megállapított határvonal műszaki munkálatai a demarkáció: a határvonal különböző határjelekkel történő megjelölése, állandósítása, geodéziai bemérése, vagyis a határ láthatóvá tétele és a határokmányok határtérképek és a határleírások elkészítése.² Dolgozatunkban a határvonal politikai megállapításának a delimitációnak (azaz mely terület melyik ország fennhatósága alá tartozik) egyik mozzanatáról, a politikai határbejárásról lesz szó.

Az államhatárok az államok kizárólagos hatalma (szuverenitása) alá eső területeket választanak el egymástól. A határok pontos megvonása ezért mind az állam belső élete, mind az államközi kapcsolatok szempontjából elengedhetetlen. A nemzetközi jognak nincsenek anyagi jogi szabályai arra vonatkozóan, hogy adott esetben két állam között a határ hol húzódjék. Nem jogi, hanem politikai kérdés, hogy egy konkrét esetben hol vonják meg a határt.³ Így az államhatár egy olyan képzeletbeli vonal, amely az államok területét egymástól, illetve az állami felségjog alatt nem álló területektől elválasztja.⁴ A határ tehát mindig különböző nemzetközi jogi helyzetű területeket hivatott egymástól elválasztani. Az államhatárok mindig a szárazföldi terület kiterjedését állapítják meg. Az államhatár az állam

* PhD, térképtárvezető, Hadtörténeli Intézet és Múzeum Hadtörténeli Térképtár, Budapest.

területi felségjoga gyakorlásának határa. Az államhatárok ugyanakkor azt a területet is körülhatárolják, amelyen az államnak bizonyos nemzetközi jogi kötelezettségei vannak.

Az államhatárok kijelölésének első fázisát rendesen azok delimitációja jelenti. Az államhatárolt delimitációján az államhatárok kitűzését értjük általában, amire rendszerint a béke- és egyéb szerződésekben kerül sor, amikor újból megállapítják az államhatárokat, emellett általában meghatározzák a határvonal irányát, és ezt az adatot bejegyzik a szerződés mellékletét képező nagyméretarányú térképbe is. Az államhatárok megállapítását rendszerint megelőzi az attribúciós (allokációs) eljárás, amelynek célja döntéshozatal a meghatározott földterületek szétválasztása (esetleg együvé tartozása) ügyében. Az attribúciós döntéseket sokszor az érintett államok, amelyeknek a határaitól volt szó, jelenléte nélkül hozták meg. Az allokációnak lehet szerződéses és szerződésen kívüli jellege, például a trianoni határok megvonásakor szerződésen kívüli jellege volt.

2. Politikai határmegállapítás

A magyar–csehszlovák határmegállapító bizottság (M-CS HMB) 1921. július 21-én alakult meg.⁵ A bizottságok feladata 2 részből állt: a politikai részből, azaz tárgyalások során javaslatok, ellenjavaslatok útján a bizottságoktól Magyarországra nézve a legkedvezőbb döntéseket kicsikarni, és műszaki részből, vagyis a döntés után a szükséges háromszögelésekkel, felmérésekkel kapcsolatban a határvonal kijelölése, kicövekelése, a határkövek, felállítása és az „Utasítások”-ban előírt térképek és határokmanyok elkészítése.⁶

A M-CS HMB működésének a legfontosabb része a politikai határ megállapítás volt, amely mint diplomáciai aktus rövid idő alatt, 1922 őszére lezajlott.

A magyar kormány számára a legfontosabb dokumentum – amely bizonyos mozgásszabadságot biztosított részére – a Szövetséges és Társult Hatalmak a magyar békedelegáció elnökéhez intézett válaszában kísérő levele, az úgynevezett „Millerand-levél” volt. Ez tulajdonképpen a trianoni határok bizonyos mérvű „revízióját” helyezte kilátásba: „...A helyszínen megejtett vizsgálat esetleg szükségessé fogja tenni, hogy egyes helyeken a szerződésben megállapított határt áthelyezzék... ha a határmegállapító bizottságok... úgy vélik, hogy a szerződés intézkedései... valahol igazságtalanok,... módjukban lesz erről jelentést tenni a Nemzetek Szövetsége Tanácsának. Ebben az esetben a Szövetséges és Társult Hatalmak hozzájárulnak, hogy ha az egyik érdekelt fél kéri, a Szövetségek Tanácsa felajánlhassa jó szolgálatait abból a célból, hogy az eredeti határt ugyanazon feltételek mellett, békés úton megváltoztassa ott, ahol ennek megváltoztatását valamelyik bizottság kívánatosnak mondja.”⁷

A M-CS HMB elnöke csak a kapott utasításokat fogadta el. Bár elismerte, hogy a „kísérőlevél” alapján a magyarok kívánhatnak új határvonalat, de azt kérte, hogy a levélnek ne csak a magyarokra kedvező intézkedéseit vegyék figyelembe. A M-CS HMB többi tagja elismerte: a „kísérőlevél” jogot ad a határkiigazításra a határ egész hosszában, ragaszkodtak azonban ahhoz, hogy a magyar fél olyan határjavaslatot terjesszen elő, amely legálább részben elfogadja a trianoni határt. A bizottság azt akarta elérni, hogy a magyarok önként fogadják el a trianoni vonal egyik vagy másik szakaszát; ez hivatkozási alapul szolgálhatott arra, hogy a trianoni vonal egyes szakaszainak elfogadása a magyarok részéről önként, minden külső erőszak alkalmazása nélkül történt.

2.1. Az 1921. évi határbejárás

A csehszlovák biztos – a HMB ülésein – minden alkalommal hangsúlyozta, hogy a cseh kormány szigorúan ragaszkodik a békeszerződésben körülírt határokhoz. Az ezektől való legkisebb eltéréstől is a legmerevebben elzárkózik, mert – mint ezt több ízben is kijelentette – a Csehszlovák állam egész léte ezeken a pilléreken nyugszik, ezek képezik a bázisát az egész köztársaságnak. A magyar biztos minden alkalommal – az ülések során, az elnökhöz intézett jegyzékben – sürgette, hogy a bizottság a helyszínen győződjön meg a magyar javaslatok és azok adatainak helyességéről.⁸

A határmegállapító bizottságok működésében mindinkább előtérbe került a „béke alapja” („basé du traité”) elve. Eszerint egyik fél sem támadhatja meg különféle javaslatokkal a béke alapjait. Az ilyen természetű javaslatokat nem fogadják el tárgyalási alapul sem. A probléma csak az, hogy a „béke alapja” (bázisa) értelmezésében és az alap megállapítása körül is részben eltérő vélemények és felfogások alakultak ki. A M-CS HMB a trianoni vonalhoz ragaszkodott, amelytől egyes helyeken eltérni elsősorban gazdasági okokból lehet.⁹

A „béke alapjának” elve miatt nőtt meg a helyszíni szemlék fontossága. Ezek azt a célt szolgálták, hogy a bizottságok közvetlen tapasztalatokat szerezzenek egyes határszakaszok gazdasági helyzetéről. A szemlék tervezésénél nem vették figyelembe az etnikai helyzetet, de a gyakorlatban a bizottságok sokszor a nyílt terror ellenére is mindenütt tapasztalhatták a lakosság érzelmeit. Ez különösen a gazdasági továbbfejlődés kérdéseinek felvetésekor nyilvánult meg, amit számos tanulmány, emlékirat, feljegyzés tanúsít. A csehszlovák határszakasz is egy természetes, élő, sok évszázad alatt kialakult térszerkezetet és gazdasági kapcsolatot vágott ketté.¹⁰

A HMB elnöke kijelentette, hogy a helyszíni szemlén nem látják hasznosnak a kiszárlást, míg elfogadhatónak látszó javaslatot nem kapnak, mert a bizottság jelenléte meg nem valósítható reményeket ébresztene, és célnélküli agitációt idézne elő. A sok sürgetés eredményeképpen 1921. szeptember végén elhatározták a HMB helyszíni kiszállását. Két albizottság szállt ki. Az egyik Carey angol alezredes és Andó japán őrnagy vezetésével, két magyar és két csehszlovák taggal a Szobtól-Rozsnyóig tartó szakaszon. Ők a Szob, Ipoly-ság, Balassagyarmat, Salgótarján, Losonc, Rimaszombat, Bánréve, Ózd, Putnok, Tornaalja, Pelsőc vidékén működtek. A másik albizottság Uffler francia alezredessel és Pellicelli olasz alezredessel az élen Rozsnyótól a Román határig terjedő részt, azaz: Rozsnyó, Kassa, Eperjes, Sátoraljaújhely, Ungvár, Munkács és Beregszász vidékét járta be, 1921. szeptember 28. és október 2. között.

Az albizottságok feladata az volt, hogy általános áttekintést szerezzenek a trianoni határ mindkét oldalán 10 km-ig terjedő sávban. Valamint a lakosság küldöttségeit – amelyek legfeljebb 6 főből állhattak – meghallgatni és memorandumot átvenni.¹¹

A helyszíni szemlét a következőképpen tudjuk értékelni: a 4–5 napos időtartam azt jelezte, hogy a szemle futólagos és ebből következően felületes volt. Nyilvánvalóvá vált, hogy komoly határkiigazításra nem számíthat a magyar fél. Az Ipoly torkolatától Pelsőcig terjedő szakaszon a bizottság a trianoni határtól nagyobb távolságra, mint 10 km nem akart eltávolodni. Ez azt jelentette, hogy esetleges határkiigazításokat ezen a szakaszon csak szűk sávban lehet elképzelni. A bizottság tagjai behatóan érdeklődtek azon gazdasági képtelenségek iránt, amelyet a trianoni határ létrehozott. Nagyobb gazdasági kérdések megvitatása elől rendszeresen kitértek. Kivételt csak a Salgótarjáni és az Ózdi kérdésekben tettek.

A keleti szakasz bejárása a magyar terveknek megfelelően történt meg, de ez a bizottságot nem érdekelte. A határbejárás célja nem az volt, hogy megismerjék a trianoni vonal lehetetlenségét, hanem az, hogy lássák a követelt területeket. A nem érdekelt államok biz-

tosai azt akarták látni, hogy Csehszlovákia állami létének veszélyeztetése nélkül menyire lehetne kitolni észak felé a határt. A csehszlovák közigazgatási apparátus a Vaja–Bánóczy vasútvonalat – amely Töketerbest Ungvárral köti össze – „el akarta sikkasztani”, és csak a magyar segédbiztos, gróf Csáky István követségi tanácsos követelésére szállt ki a helyszínre a bizottság.¹²

Az ezután következő néhány rövid lélegzetű, tessék-lássék bejárás csak megerősítette az időközben kialakult véleményt. A futólagos bejárásokon a határmenti megszállt lakosságnak a Magyarország mellett való lelkes tüntetése erkölcsileg katasztrofális hatással volt a csehszlovák képviselőkre, a színmagyar lakosság pedig brutálisan sokkolta az antant biztosokat. A bejárásoknak semmi jelentősége nem volt. Legfeljebb a bizottsági tagok „megdolgoztak” a pénzükért. Ezek után a további szakaszokban a HMB a helyszíni szemle teljes mellőzésével megszavazta a trianoni határvonalat.

2.2. Az 1923. évi politikai határbejárás

1923. március 14-én a magyar fél hozzájárult, hogy a csehszlovák és magyar delegáció vezetői közösen járják be a magyar–csehszlovák határt és állapítsák meg az elhatárolt területek azon helyi vonatkozású gazdasági panaszait, amelyek a „két érdekelt kormány közti barátságos megegyezés útján” rendezhetők lennének, ahogy a csehszlovák határbiztos javasolta. A javasolt eljárás megfelelt a magyar–osztrák határon eredményesen alkalmazott módszernek, de még annál is takarékosabb volt, mert teljesen kiküszöbölte a HMB antant tagjainak működését, (így nem kellett nekik fizetni). A magyar miniszterelnök április 25-én hozzájárult, természetesen a létesítendő megállapodások csak a kormány hozzájárulása után léphettek életbe.¹³

A határbejárás az összes érdekelt polgári és katonai hatóság bevonásával történt meg. A bejárás alatt az érintett felek által előadott kívánságok, kérések lettek a jegyzőkönyvbe véve azért, hogy egy későbbi időpontba az összes felmerült kérdést szerződés(ek)ben oldja a két állam. Az itt felmerülő kérdések több mint hetven év múltán is a térség megoldásra váró problémái közé tartoztak.¹⁴

A határbejárás során felmerült problémákat jogi szempontból nézve két nagy csoportra lehet osztani, egy általános részre és egy másikra, amely a különleges kérdéseket tartalmazza.

Az általános részbe azokat a kérdéseket lehet sorolni, amelyek az egész határvonalra érvényesek, ezeket a következő témakörökbe lehet sorolni: a meglévő, a nem engedélyezett és a jövőben létesítendő vízi jogok, a halászati és a vadászati jogok rendezés a határ mentén, a közös közlekedési objektumok (utak, hidak) fenntartása, a határvonalat jelző kövek fenntartása, a határmenti helyi közigazgatási szervek közvetlen érintkezése bizonyos kérdésekben.

A másik, különleges kérdéseket tartalmazó rész olyan kérdéseket foglal magába, amelyek jellegüknél fogva nem érintik az egész határvonalat, például: egyes útszakaszok karbantartása a szomszéd állam érdekében, valamint a lakosság különböző kívánságai, amelyeket más szerződés alapján nem lehet megoldani.

A következőkben – nagyon röviden – azt nézzük meg, hogy a politika határbejárás során milyen nagyobb horderejű kérdések merültek fel. A jegyzőkönyvek adatait a fentebb említett témakörök szerint tárgyaljuk.

2.2.1. A határbejárás során felmerült általános kérdések

2.2.1.1. Vízjogok

A bejárt határszakaszon csak az Ipoly folyó mentén fordultak elő vízjogok. A jegyzőkönyvek kétoldali javaslatokat is tartalmaznak, amelyek a vízjog kapcsán merültek fel, pl.: a vízjog ellenőrzése a hatóság által, a megszűnt vízjogok kapcsán szükséges munkálatok. Az Ipoly mentén 16 darab engedélyezett malom volt, ezek egy része már megszűnt, és egyes esetekben még a nyomuk sem található. A bizottság elé egy malomengedélyezési kérelem érkezett. Malmokon kívül még a következő engedélyezett vízjogok fordultak elő: bolgáröntözés 3, csatornázás 1, vízvezeték 1, mocsárlevezetés 1, lecsapolás 5, árvízvédelem és vízlevezetés 1, vízlevezetés a m. kir. Államkincstár részére 1, patak tisztogatás 4, átmetszés 2, ereszpítés és mederrendezés 1, patakszabályozás 1 esetben. Nem engedélyezett volt: szennyvíz levezetés 1, vízkivétel és szennyvíz levezetés 1, és kompátkelés 1 esetben. Javaslatok voltak a kenderáztatásra és a vályogvetéssel kapcsolatban.

2.2.1.2. Halászati jogok

A halászati jog a határt képező Ipoly szakaszon két halászati társulat birtokában volt: a Szob-óvári és a Balassagyarmat-rárósmulyadi halászati társulat. A fennálló szerződésük 1926-ban, illetve 1925-ben jár le. A benyújtott javaslatok szerint ezen időpontig a jelenlegi szerződések maradnának érvényben, azután pedig új szerződést lehetne kötni. A jegyzőkönyvekben szereplő – és a bizottság véleménye szerint a – javaslatok szerint ez úgy történne, hogy az üzemszakaszok, amelyek a folyót hosszában osztják fel továbbra is fennmaradjanak, a törvény értelmében 6-6 évre kellene bérbe adni. A bérbeadás szempontjából az üzemszakaszok felét – megegyezés szerint – az első 6 évben például magyar érdekeltek, az üzemszakaszok másik felét a csehszlovák érdekeltek érvényesíthetnék. Az első 6 évet követően újabb 6 évre az üzemszakaszok felei felcserélődnének, és amit az előző 6 évben a magyar érdekeltek adtak bérbe azt a csehszlovák érdekeltek értékesíthetik a második 6 évben és viszont.

A vadászati jogokban a bejárt határszakaszokon csupán kisebb jelentőségű kérdések fordultak elő a jegyzőkönyvek tanulsága szerint.

2.2.1.3. A közös közlekedési objektumok fenntartása

Közös utakra javaslat csak kizárólag az állami és a törvényhatósági utak esetében történt. A magánutak fenntartását – a javaslatok szerint – közös megegyezés alapján az érdekeltek kötelességévé kellene tenni. A bejárt szakaszon a következő állami és törvényhatósági utak fordultak elő: Visk és Baráti községek között, Szurdoknál, Rapp és Salgótarján között, Zagyvaróna és Cered között, Rimaszombat-Eger, Feled-Zabar között egy összefüggő útrész (Felsőutaspusztánál) és Bánrévénél a Füzesabony–Eger–tornai út egy szakasza.

A javaslatok szerint az összes felsorolt közös útrészek felerészben a magyar hatóságok által lennének karbantartva. Magyar részről javasolták, hogy a szükséges kőanyagot vámmentesen szállítsák a csehszlovák vasutakon magyar (Somoskő) vagy cseh kőbányákból magyarországi használatra nemcsak a közös utak karbantartására, hanem a többi magyarországi utak céljaira. Javasolták, hogy azokat az utakat, amelyek a határt metszik, gazdasági szempontból tartsák fent. Ilyenek például: a Rimaszécs–Susa–ozdi törvényhatósági út, valamint a Felek-füleki út.

A határt képező Ipoly szakaszon 5 vasszerkezetű, egy kő és 12 fahíd vezet keresztül. Ezekon kívül még 10 olyan ártéri híd szerepel (mind magyar részen), melyek fenntartásában mindkét állam érdekelt. Ezen hidak fenntartására a m. kir. Kereskedelmi Minisztérium

szakértői a következő arányszámokat javasolták a helyi viszonyok figyelembevételével. A Szobi vasúti híd 50%-a magyar, 50%-a csehszlovák fél tartaná fent. A letkési fahidat a magyar fél tartaná fent, azonban a költségek 65%-a a csehszlovákokra, 35%-a a magyar félre esne. Az ipolypásztói fahíd költségei 15%-a magyar, 85%-a csehszlovák lenne. Az ipolybéli és az ipolyharaszi fahidak a Huszár-féle hitbizomány által lenne fenntartandó. Az ipolyszakállasi fahíd 20%-a esne a magyar félre, 80%-a a csehszlovák félre, és ők szállítanák a magyar oldal összes anyagát is. A drégelypalánki kőhíd 50%-a magyar, 50%-a csehszlovák. A nagycsalomjai fahíd 100 %-a csehszlovák, 3 ártéri hidat a magyar fél tartaná fenn, az anyagot a csehszlovák fél adná. A kovári fahíd 50%-a csehszlovák, a magyar feléhez anyagot a csehszlovák fél adná. A balassagyarmati vashíd 25%-a magyar, 75%-a a csehszlovák félre, de az egész hidat a magyar fél tartaná karban. Az ipolyvarbói fahídhöz és a 7 ártéri hídhoz a csehszlovák fél adná az anyagot, a magyar fél a munkaerőt. A hugyagi vashíd költségeit 50%-ban a csehszlovákok adnák, és a magyar fél tartaná fent. A pöstényi vashídnál ugyanez lenne. A bussai és a rárósmulyadi fahidat 100 %-ban a csehszlovák fél tartaná fenn. A ráróspusztai vashíd költségeinek felét a csehszlovák fél állná, a fenntartást a magyar fél végezné. A törincsi fahíd 100%-ban a csehszlovákoké, lenne, a tamóci fahídhöz az anyagot a csehszlovák fél adná, a magyar fél a munkaerőt.¹⁵ Megjegyezzük, hogy a csehszlovák szakértők álláspontja általában egyezett a magyar fél álláspontjával. A felsorolásból is kitűnik, hogy a csehszlovák fél érdekeltsége miatt a fenntartási költségek-ből is jobban kivette a részét. A jegyzőkönyvek további részleteket is tartalmaznak.

A Helembánál működő komp fenntartásához – a magyar javaslat szerint az érdekeltség figyelembevételével – a csehszlovák fél 65%-kal, a magyar fél 35%-kal járulna hozzá.

A határvonalat jelző kövek fenntartását és a határmenti helyi közigazgatási szervek közvetlen érintkezését bizonyos kérdésekben külön szerződésben rendezték le később.

2.2.2. A határbejárás során felmerült különleges kérdések

A politikai határbejárás során felmerült nagyobb volumenű „különleges magyar” kéréseket ismertetjük, hogy érzékeltessük, milyen sokszínű és szerteágazó problémák merültek fel a határvonal megvonása után.

Hont vármegye kérte a vármegye tulajdonát képező ingatlan és ingó vagyontárgyaknak a Magyarországra eső részt megillető hányadának kiadását, illetve vagyoni jogi kárpótlásukat.

A vámosmikolai Huszár-féle hitbizomány kérte az ipolyszakállasi kiterő rakodó vágány használatát tranzit forgalom céljaira.

Kemence, Bernece és Baráti községek kérték a Hont felé vezető műút kizárólag csehszlovák területen vezető 3 km-es szakaszának szabad és vámmentes használatát. A felsorolt községek és Tésa község kérték, hogy engedélyezzék, hogy az ipolysági vasúti állomást utazási célokra igénybe vehessék.

Balassagyarmat városa kérte olyan megállapodás létesítését, amely képes megakadályozni minden olyan építkezést a csehszlovák oldalon, amely a várost árvízvédelemnek tenné ki.

Balassagyarmat városa kérte, hogy a csehszlovák oldalon maradt téglagyárát a saját céljaira használhassa, és a gyár termékeit szabadon, vámmentesen hozhassa be.

Több érdekelt község kérte, hogy Hugyag és Pöstény közötti csehszlovák oldalon fekvő útrészt tranzit forgalomra használhassák. Ugyanezt kérte a pöstényi malom tulajdonosa azzal kiegészítve, hogy a malomban – amely már csehszlovák területen fekszik – termelt villanyáramot Magyarországra (Pösténybe) bevezethessék.

Nógrádszakál község kérte a rárósmulyadi (csehszlovák területen fekvő) fürdőtelep visszacsatolását vagy használatát a magyar területen fekvő község részére.

Az érdekelt felek kérték a rárópusztai híd használatát Dályópusztán keresztül Ipolytar-nócra tranzitforgalom céljaira.

A Nógrádvármegyei községi és körjegyzők egyesülete kérte a Losoncon lévő „Rákóczi internátus” felszámolását és a vagyon százalékszerű megosztását.

Egy karancsberényi földbirtokos (Légrády) kérte fatermékeinek részben csehszlovák területen való szállítását Salgótarján felé.

A karancsberényi kőszénbánya kérte egy drótkötélpálya építését csehszlovák területen át Somosújfalú állomásra.

Cered község kérte hogy a Tajti pusztán – csehszlovák területen – átvezető útszakaszt használhassa addig, míg magyar területen új út nem épül. Továbbá kérte erdőtermékeinek Tajti községen (csehszlovák területen) keresztül való behozatalát.

A csehszlovák területen fekvő Ajnácskő vasúti állomás tranzitforgalom céljaira való használatát kérték a Zabar, Porgony, Czered, Domháza, Istenmezeje és Szederkénypusztá magyar községek, valamint Gulácsy Dezső felsőutaspusztai birtokos.

Gömör és Kishont vármegye a tranzitforgalom fenntartását kérte a Salgótarjánból Feleden át Bánrévére vezető utakon.

A bánrévei vízművek kérdésének tisztázása.

Ezek csak a nagyobb horderejűnek tartott kérések voltak. A határbejárás során még nagyon sok kérést adtak elő az érintett felek. Azokat a kéréseket, amelyek a kishatárforgalom könnyítésére vonatkoznak jegyzőkönyvekből kiemelték, és további intézkedésre a m. kir. Külügyminisztériumnak adták át. A jegyzőkönyvek tartalmaztak még határmódosítási javaslatokat is, ezek a tárgyalás időszakban tárgytalanok voltak.

A jegyzőkönyvekben még egy igen fontos kérdéskör szerepelt állandóan: a határmenti közös utak. Sok javaslat érkezett a határmenti egyes vicinális útérdelkségek megszüntetésére, felszámolására, új érdekeltségek felállítására, valamint új vámutak létesítésére. A politikai határbejárással az összes határmenti közös utakat felülvizsgálták, hogy meghagyásuk mennyiben gazdaságos. Erről a kérdésről később döntöttek.

3. Eredmény

A határszéli birtokosok, az elszakított területen dolgozók számára életszükséglet volt, hogy jogi szinten minél hamarabb rendezzék a határszéli személy- és áruforgalmat. E kérdést általában az illető országokkal kötött kereskedelmi egyezményekben, szerződésekbe építették be. A magyar kormány mielőbb törekedett a kereskedelmi egyezmények megkötésére a szomszédos országokkal.

3.1. A magyar–csehszlovák határ vám- és mellékútjainak jegyzéke

A magyar kormány Csehszlovákiával 1922 novemberében kötött kereskedelmi szerződést, amelynek egyik melléklete volt a határszéli forgalom megkönnyítése. Azonban a csehszlovák kormány az aláírt szerződés ratifikációját – kivéve a közös pályaudvarokra vonatkozó megállapodást – a vámtarifa egyezmény megkötésétől tette függővé.¹⁶ Ezért, amíg ezt a fontos kérdéskört lerendezték, eltelt öt év, és csak az 1927. évi XVII. tc.-ben – a Csehszlovák Köztársasággal kötött kereskedelmi szerződéssel – lépett életbe a határszéli forgalom szabályozása. Addig alacsonyabb rendű jogszabályok, rendeletek szabályozták azt.

A határegállapításnál, mint tudjuk, igen fontos szerepet töltöttek be az utak, hiszen működő, organikus gazdasági egységet szakított szét a határvonal. A határ menti területek ún. „kishatárforgalma” igen jelentős volt. A lista 51 vám- és 92 mellékutat, összesen 143

utat sorol fel.¹⁷ A határvonalat ezen utakon kívül nem volt szabad átlépni, kivéve a határ-birtokosokat, akik a határbirtokuk megmunkálása közben a határvonalat mezsgyebirtokuk határán belül a kisebb határszéli forgalomban vám- és illetékmentes áruval bárhol átléphet-ték. A felsorolt utak a kisebb határszéli személyforgalom számára is nyitottak voltak. Ez a lista a határutakról azért is fontos, mert ennek közzététele után a többi határutat a határvo-nalon át irányuló forgalom előtt megbízhatóan elzárták. Ez a csempészet elleni hathatósabb védekezést szolgálta. A helyi közigazgatási hatóságok bevonásával a többi meg nem neve-zett utakat eliminálták. Eltorlaszolták, elárkolták vagy más módon tették közlekedésre alkalmatlanná. Az állandó építésű hidakat – amelyen a forgalomnak meg nem nyitott utak vezettek keresztül, vagy amelyek magán használatban álló gyalogösvények összeköttetésé-re szolgáltak – szintén elzárták. A repülőhidakat és magántulajdont képező mesterséges átjárókat a tulajdonosokkal lebontatták. Kivéve azon magánutakat és hidakat, amelyek valamelyik határbirtokos területén feküdtek. Ezeken közlekedni csak a határbirtokosoknak és hozzátartozóiknak volt szabad a birtokon folytatott munkálatok közben.¹⁸

3.2. A „Határstatutum”

Ez a megnevezés tulajdonképpen Magyarország és Csehszlovákia között a közös határ-vonal megállapításából kifolyó kérdések szabályozása iránt Prágában 1928. november 14-én létrejött egyezmény közhasználatú neve. A szerződés 1930. december 30-án lépett életbe. Ez az egyezmény volt az, amely mindvégig megkísérelte komplex módon kezelni a határ megállapításából és a határkitűzéséből származó kérdéseket. Nemcsak a határjelek védel-me, a határurak, hidak, úti műtárgyak jogi védelme, hanem a határforgalom szabályozása, a rendszerezített határokmanóvok típusai, a közlekedés az áruforgalom, a vízügyi kérdések, a határfolyók jogviszonyi, és sok minden egyéb szerepel benne.¹⁹

JEGYZETEK

1. Suba János (2004): Cseh és szlovák elképzelések Szlovákia déli határáról. In. Bagyinszky Ist-vánné–Szvircek Ferenc (szerk.): „Honvédő város” Nógrád megye északi határának megvédése, Discussioes Neograienses 8. Salgótarján 2005. 54–77. old.; Suba János (2009): Nemzetiségi törekvések kartográfiai ábrázolása cseh és szlovák példák alapján, Közép-Európai Közlemé-nyek 2009/1. száma 44–54. old.
2. Suba János (2008): Államhatárok- a földrajzi tér elválasztása. In. Szabó József, Demeter Gábor (szerk.): Geographia generalis et specialis. Tanulmányok a Kádár László születésének 100. év-fordulóján rendezett tudományos konferenciára. Debrecen. 381–386. old.
3. Suba János (2004): Az államhatárfogalmának változásai a magyar földrajzi szakirodalomban. In. Reményi Péter (szerk.): Az Integrálódó Európa politikai földrajza PTE TTK FI. Pécs. 2004. 125–129. old.
4. A föld belsejére és a légíterre is tekintettel államhatárnak azt a képzeletbeli síkot kell tekinteni, amely a képzeletbeli vonalra felfelé és lefelé merőleges. Állam- és jogtudományi enciklopédia I. kötet. Bp. 1980. 391–392. old.
5. Suba János (2002): Egy határmegállapító bizottság anatómiája: a magyar–csehszlovák határ-megállapító bizottság szervezete 1921–1925. In. Pásztor Cecília (szerk.): „Ahol a határ elvá-laszt”. Trianon és következményei a Kárpát-medencében. Balassagyarmat–Várpalota 2002. 199–224. old.
6. Suba János (2001): Trianoni határ kitűzése és térképei I. rész Geodézia és Kartográfia 2001/1. szám. 25–29. old.
7. Suba János (1993): Trianoni országhatár kitűzésének politikai és technikai kérdései. In. „Hábo-rú, Forradalom, Trianon” Dr. Újhelyi Gabriella (szerk.): Rendvédelem-történeti füzetek IV./5. szám. Budapest. 1994. 61–64. old.

8. Suba János (1997): A magyar–csehszlovák határ helyszíni megállapítása és kitűzése 1921–1925 között. *Limes*, 1997. 2. szám 29–41. old.
9. Magyar Országos Levéltár (továbbiakban: OL), K szekció, a polgári központi hatóságok levéltára. (továbbiakban: K), a Miniszterelnökségtől áttett iratok (1920–1949) (továbbiakban: K. 479), 8779/1921. M.E. II. Határmegállapító Központ jelentése a Miniszterelnöknek.
10. Csüllög G. (2007): A Felvidék Magyarország történeti térszerkezetében. In: Frisnyák S.–Gál A. (szerk.): Dr. Peja Győző emlékkönyv. Nyíregyháza–Szerencs. 2007. 201–225. old.; Süli-Zakar I.–Csüllög G. (2003): A regionalizmus történeti előzményei Magyarországon. In: Süli-Zakar I. (szerk.): A terület és településfejlesztés alapjai. Egyetemi tankönyv. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs. 2003. 15–44. old.
11. M-CS HMB. 200/C.-1921. Jelentés a helyszíni szemlérlől OL. K 479. Jelentés a helyszíni szemlérlől (szám nélküli) OL. K 479., 541./HMK-1921. távirati jelentés helyszíni szemlérlől. OL. K 479.
12. 8322/1921.M.E.II. (X.16). Határmegállapító Központ jelentése a Miniszterelnöknek OL. K 479.
13. Határbejáráshoz engedély 1 5207/HMK.-1923. A Határmegállapító Központ engedélye OL. a Határmegállapító Központi Iroda általános iratai K. 478. (továbbiakban: K 478), 1840/M.E. - 1923 ME. átírata a HMK-nak OL. K 478.
14. Csüllög G. (2007): Térszerkezeti helyzetek és különbségek szerepe a határokon átnyúló kapcsolatok fejlesztésében. In: Szónokyné Ancsin Gabriella (szerk.): Határok és Eurorégiók. Szeged. 2007. 445–452. old.
15. 2001/C.-1924. Összefoglaló jelentés a politikai határbejárásról. OL. K 478. Politikai határbejárás jegyzőkönyvei OL. K 478.
16. A Magyar Királyság és a Csehszlovák Köztársaság között a közös határpályaudvarok tárgyában megkötött egyezmény. Az első egyezményt 1923. március 8-án kötötték meg. A második 1926. október 8-án lépett életbe. Értesítő a magyar királyi vámhivatalok részére. Budapest 1927. (április 15.) 5. szám.
17. Suba János (1999): Vám utak topográfiája: határszéli forgalom Magyarország északi határszakaszán 1920–1938 között. In: Pap Norbert (szerk.): „Változó világ, átalakuló politikai földrajz” 1999. Pécs. 201–206. old.
18. Suba János (1998): A határszéli forgalom szabályozása Magyarországon a XIX–XX. században. In: Dr. Öry Károly (szerk.): „A Nyugati rendvédelem hatása a XIX–XX. századi magyar rendvédelemre” Rendvédelem-történeti Füzetek. IX. évf. 10. szám. Budapest. 2001. 67–173. old.
19. Suba János (1996): Magyarország határának kitűzése és felmérése 1921–1925 között. (A határmegállapító bizottságok működése) I–IV. 1996. Budapest. 1–1002. old. Doktori értekezés (kézirat.) I. 173. p.

Felhasznált irodalom

- Csüllög Gábor (2007a): A Felvidék Magyarország történeti térszerkezetében. In: Frisnyák S.–Gál A. (szerk.): Dr. Peja Győző emlékkönyv. Nyíregyháza–Szerencs. 2007. 201–225. old.
- Csüllög Gábor (2007b): Térszerkezeti helyzetek és különbségek szerepe a határokon átnyúló kapcsolatok fejlesztésében. In: Szónokyné Ancsin Gabriella (szerk.): Határok és Eurorégiók. Szeged, 2007. 445–452. old.
- Suba János (1993): Trianoni országhatár kitűzésének politikai és technikai kérdései In: „Háború, Forradalom, Trianon” Dr. Újhelyi Gabriella (szerk.): Rendvédelem-történeti füzetek IV./5. szám. Budapest. 1994. 61–64. old.
- Suba János (1996): Magyarország határának kitűzése és felmérése 1921–1925 között. (A határmegállapító bizottságok működése) I–IV. 1996. Budapest. 1–1002. old. Doktori értekezés (kézirat.); Suba János (1997): A magyar–csehszlovák határ helyszíni megállapítása és kitűzése 1921–1925 között. *Limes* 1997. 2. szám. 29–41. old.
- Suba János (1998): A határszéli forgalom szabályozása Magyarországon a XIX–XX. században. In: Dr. Öry Károly (szerk.): „A Nyugati rendvédelem hatása a XIX–XX. századi magyar rendvédelemre” Rendvédelem-történeti Füzetek. IX. évf. 10. szám. Budapest. 2001. 167–173. old.

- Suba János (1999): Vámutak topográfiája: határszéli forgalom Magyarország északi határszakaszán 1920–1938 között. In. Pap Norbert (szerk.): „Változó világ, átalakuló politikai földrajz” 1999. Pécs. 201–206. old.
- Suba János (2001): Trianoni határ kitűzése és térképei. I. rész. Geodézia és Kartográfia 2001/1. szám. 25–29. old.
- Suba János (2004): Az államhatárfogalmának változásai a magyar földrajzi szakirodalomban. In. Reményi Péter (szerk.): Az Integrálódó Európa politikai földrajza PTE TTK FI. Pécs. 2004. 125–129. old.
- Suba János (2008): Államhatárok- a földrajzi tér elválasztása. In. Szabó József, Demeter Gábor (szerk.): Geographia generalis et specialis Tanulmányok a Kádár László születésének 100. évfordulóján rendezett tudományos konferenciára. Debrecen. 2008. 381–386. old.
- Süli-Zakar I.–Csüllög G. (2003): A regionalizmus történeti előzményei Magyarországon. In. Süli-Zakar I. (szerk.): A terület és településfejlesztés alapjai. Egyetemi tankönyv. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs. 2003. 15–44. old.